



Vlaams  
Parlement

vergadering **C51 – ECO8**  
zittingsjaar 2010-2011

## Handelingen

### **Commissievergadering**

Commissie voor Economie, Economisch  
Overheidsinstrumentarium, Innovatie, Wetenschapsbeleid,  
Werk en Sociale Economie

van 28 oktober 2010

## INHOUD

Vraag om uitleg van de heer Sas van Rouveroj tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over het overleg met een Chinese autoproducent - 170 (2010-2011)	
Vraag om uitleg van de heer Matthias Diependaele tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over de definitieve sluiting van Opel Antwerpen - 131 (2010-2011)	
Vraag om uitleg van mevrouw Güler Turan tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over de bijeenkomst van de reconversiegroep voor Opel Antwerpen - 308 (2010-2011)	
Vraag om uitleg van Filip Watteeuw tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over de voorstellen van een Chinese kandidaat-overnemer voor Opel Antwerpen en alternatieve ontwikkelingen op deze site - 353 (2010-2011)	3
Vraag om uitleg van de heer Bart Van Malderen tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over de herstructurering van Hansen Transmissions - 312 (2010-2011)	18
Vraag om uitleg van de heer Bart Van Malderen tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over de aansturing en opvolging van het Agentschap Ondernemen - 313 (2010-2011)	20
■	

**Waarnemend voorzitter: de heer Matthias Diependaele, ondervoorzitter**

**Vraag om uitleg van de heer Sas van Rouveroj tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over het overleg met een Chinese auto-producent**  
- 170 (2010-2011)

**Vraag om uitleg van de heer Matthias Diependaele tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over de definitieve sluiting van Opel Antwerpen**  
- 131 (2010-2011)

**Vraag om uitleg van mevrouw Güler Turan tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over de bijeenkomst van de reconversiegroep voor Opel Antwerpen**  
- 308 (2010-2011)

**Vraag om uitleg van Filip Watteeuw tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over de voorstellen van een Chinese kandidaat-overnemer voor Opel Antwerpen en alternatieve ontwikkelingen op deze site**  
- 353 (2010-2011)

**De voorzitter:** De heer van Rouveroj heeft het woord.

**De heer Sas van Rouveroj:** Minister-president, u hebt mijn vraag gelezen. U zult me ze vergeven: bij elke rechtgeaarde Gentenaar ontstaat een soort pavlovreflex als het woord Geely valt omdat Geely de eigenaar is een van onze belangrijkste Gentse bedrijven. U had al eens contact met Geely in China. Nu was Geely in Gent, niet vertegenwoordigd door de minste, maar door topman Li Shufu.

Op 6 oktober, toen er een debat plaatsvond over Opel Antwerpen in de plenaire vergadering, kwamen in de rand daarvan Gent en Geely ter sprake. Ik heb begrepen uit wat u toen verklaarde en wat in de krant stond, dat Geely heel tevreden was over de vestiging van Volvo in Gent. Minister-president, waarover is hij juist tevreden? Als we goed weten waarover hij tevreden is, dan moeten we hem ook tevreden houden door hard te blijven werken aan de kwaliteiten die hij herkent en erkent in Gent en te zorgen dat ze aanwezig blijven.

Ik heb ook gelezen dat er interesse zou zijn om die fameuze elektrische wagen, waar zoveel over wordt gezegd en gesproken, al dan niet in Antwerpen of op de banden van Volvo Gent te produceren. In welke mate is daar iets van aan? Hoe kijkt Geely naar de toekomst van de Volvestigting in Gent na de huidige modellen? Laten we elkaar geen Liesbeth noemen. Geely is enthousiast en ik zal zo dadelijk horen waarom. Wij zijn ook enthousiast over Geely, maar wij weten dat dat enthousiasme beperkt is in de tijd. Zolang het huidige model op de banden staat en succesvol is, zal Geely alles doen om dat succes in stand te houden. In de autosector is men echter 7 tot 8 jaar zeker en dan moet je kijken naar een nieuw model. Dan zou die elektrische auto een bijzondere troef kunnen worden voor Vlaanderen in het algemeen en voor de Gentse vestiging in het bijzonder.

Mijn vraag is: waarom is Geely zo tevreden? Som eens op wat de kritische succesfactoren zijn. Hoe zit het met die elektrische auto?

**De voorzitter:** De heer Watteeuw heeft het woord.

**De heer Filip Watteeuw:** Minister-president, we hopen allemaal op een oplossing voor de Opelvestiging in Antwerpen. We hopen dat er op die site iets kan gebeuren. De houding van General Motors (GM) is daar heel erg bepalend in. We kunnen alleen maar vaststellen dat de houding van GM nogal star en stug is. Men zegt dat er geen enkele ernstige kandidaat-

overnemer is voor de Opelfabriek in Antwerpen. Dat wordt dan weer tegengesproken door een aantal mensen, onder wie Bart Staes en Rudi Kennes, die contact hadden met de Chinese kandidaat-overnemer. U hebt daar ook contact mee gehad.

Ik hoor dat de kandidaat-overnemer een concreet voorstel heeft dat financieel goed is onderbouwd. Belangrijk is dat de Chinese investeerder er expliciet voor kiest om de knowhow van de huidige Opelwerknemers te valoriseren. Dat de kandidaat-overnemer er ook voor kiest om na 3 jaar wagens van ecologisch topniveau te bouwen, maakt het voorstel nog aantrekkelijker. Het zou erg zijn als dit voorstel geen kans zou krijgen door de stugheid van Opel.

Het voorstel van de Chinese kandidaat-overnemer opent een aantal mogelijkheden naar een nieuwe piste. Misschien kunnen we van die Opelsite een innovatiesite maken voor ecologische en elektrische mobiliteit. Dan kunnen we daar een aantal andere producenten bij betrekken, ik denk aan een batterijenproducent of een laadpalenproducent. Ik maak ook de link met elektrische mobiliteit en de hoorzittingen die we daarover hebben gehad in deze commissie.

Als we een dergelijke piste willen ontwikkelen, is het vooral belangrijk om niet in een scenario terecht te komen waarbij het industriële potentieel van de site traag maar zeker wordt gewurgd door GM. De opportuniteit die geboden wordt door de Chinese investeerder, zou immers kunnen zorgen voor een totaal nieuwe ontwikkeling.

Minister-president, in hoeverre is het mogelijk dat GM andere industriële activiteiten ontwikkelt op deze site? Aan welke voorwaarden moeten die dan voldoen? Het lijkt er immers op dat GM deze site niet graag uit handen geeft. Welke sleutels heeft de Vlaamse Regering in handen om het initiatief over de Opelsite over te nemen van GM om zelf iets op te starten? In hoeverre zijn er mogelijkheden als GM die medewerking weigert, wat het ook kan? Welke maatregelen wil en kan de Vlaamse Regering nemen om op die site op relatief korte termijn een nieuwe industriële ontwikkeling op gang te brengen, los van GM? Welke initiatieven wil en kan de Vlaamse Regering nog nemen om de Chinese investeerder mogelijkheden te bieden om daar effectief op te starten? In hoeverre wilt u dit inpassen in een eventueel nieuwe industriële ontwikkeling op deze site? Met andere woorden: is er een plan B voor deze site?

**De heer Matthias Diependaele:** Ik sluit me aan bij de vragen van de collega's. Wat is de stand van zaken in de reconversie van de bedrijventerreinen van Opel Antwerpen? Hoe zit het met de hertewerkstelling van de 1150 arbeiders en 170 bedienden? Welke inspanningen zet de Vlaamse Regering op dit moment op touw om te zorgen dat die mensen niet definitief verloren zijn voor de arbeidsmarkt?

**De voorzitter:** De heer Van Malderen heeft het woord.

**De heer Bart Van Malderen:** Ik sluit me aan bij de vragen. Het is een cynische opmerking, maar als er ooit moet worden gezocht naar een kampioen in het slalomrijden, maar wel rechtdoor, dan komt GM in aanmerking. Op een gegeven moment kijkt men naar een overnemer, dan weer niet, men gaat links en rechts, maar de constante route is degene die naar beneden gaat.

Er is het engagement van het havenbedrijf om de gronden opnieuw in te kopen indien zich de gelegenheid voordoet. De grote vraag blijft of die gronden op de markt komen en aan welke prijs. Zal GM dezelfde bijna protectionistische houding die men aanneemt ten opzichte van Opelovernemers, ook aanhouden ten opzichte van eventuele snelle overnemers die toch maar eens uit de automobielwereld zouden moeten komen en eventueel het marktaandeel in de ogen van GM zouden kunnen schaden?

**De voorzitter:** De heer Bothuyne heeft het woord.

**De heer Robrecht Bothuynne:** Onze vraagstelling is steeds dezelfde: hoe zit het? Hoe ver staan we? Wat zijn de mogelijkheden en opties van de Vlaamse Regering in eerste instantie? De Vlaamse Regering is niet het havenbedrijf en zeker niet GM. De rol van GM wordt in sommige uiteenzettingen van bepaalde collega's en in wat ik de kranten lees, wat geminimaliseerd. Zonder een finale beslissing over wat er met de fabriek en de gronden gebeurt, die moet worden genomen door GM, zijn er geen opties te nemen door gelijk wie. GM is een cruciale factor. De vraag is of we recente informatie hebben over de houding van GM.

De Chinese investeerders die er zouden zijn voor de site, tenzij het anders is geëvolueerd, moeten hoe dan ook passeren langs GM. De vraag is wat hierbij de houding is van GM.

**De voorzitter:** Minister-president Peeters heeft het woord.

**Minister-president Kris Peeters:** Voorzitter, collega's, u weet dat wij in Vlaanderen een aantal heel belangrijke automobielproducenten hebben, namelijk drie. Als ik Volkswagen-Audi tot Brussel reken en Brussel tot Vlaanderen, zijn het er vier. We hebben Ford in Genk, Volvo in Gent en Opel-GM in Antwerpen.

In twee van de drie dossiers zijn wij er met vereende krachten in geslaagd om ervoor te zorgen dat de toekomst vrij positief is. U hebt gelijk, mijnheer van Rouveroij, men moet altijd voorzichtig zijn en de zaken goed opvolgen, maar we hopen vrij binnenkort het dossier van Ford Genk af te ronden zodat er drie modellen worden vernieuwd en de productie er positief uitziet voor de periode tot 2020.

Uw vraag om uitleg gaat specifiek over Volvo. We zijn er met het management en met vereende krachten in geslaagd een goede overnemer te vinden voor Volvo in de onderneming Geely. De toekomst kan en moet positief worden gedeut. Wij hebben inspanningen gedaan, de stad Gent en het management van Volvo. Dat is niet onbelangrijk. Tot voor kort was de Europese CEO daar Stephen Odell. Hij heeft een nieuwe uitdaging gekregen bij Ford. Dat beïnvloedt de situatie bij Ford in positieve zin omdat we daar al vele jaren mee gewerkt hebben.

Zoals u aanhaalt, heb ik in China de voorzitter van Geely, Li Shufu, ontmoet. Dat was een positief onderhoud. Alles moest toen nog worden afgerond. Het was belangrijk om te weten hoe voorzitter Li de zaken bekeek of zou bekijken wanneer hij naar Gent zou komen. Dat is onlangs gebeurd. Hij heeft niet alleen met het management gesproken maar ook met de vakbonden. Hij is de dag nadien op mijn kabinet geweest en heeft zich vrij positief uitgesproken. Hij vindt de fabriek uitermate goed geautomatiseerd en kwalitatief hoogstaand, al hangen die twee elementen samen, en hij was positief over het personeel en het management. Hij heeft op basis van die drie elementen de intentie uitgedrukt om Volvo nog verder te upgraden als een echte excellente vestiging. Hij heeft zowel de infrastructuur als het personeel als de organisatie aangehaald.

De S60 draait enorm goed. Dat wisten we al. Voor zoiets moet men het model en de markt en de mogelijke klant juist kunnen inschatten. Dat is op de Europese markt en daarbuiten een schot in de roos.

Ik heb in China en nu opnieuw aan Shufu gevraagd naar de elektrische wagen. Er is een prototype, de C30 BEV. Toen ik daar in China naar vroeg, leek hij mij wat geprikkeld. Hij was meer bezig met de deal en met verkoop van de gewone wagens. Hij wou vooral dat de productie en de verkoop van de S60 goed liep. Nu, een paar maanden later, heb ik dat opnieuw gevraagd. Ze zijn met het prototype bezig. Het Agentschap voor Innovatie door Wetenschap en Technologie (IWT) heeft steun toegezegd. Minister Lieten volgt dat van zeer nabij op.

Gent heeft dus troeven in handen en het is mogelijk dat de productie van de elektrische wagen naar Gent komt. Een echt engagement is er echter niet. Het bestuur van de

Volvestiging in Gent bestaat uit zeer degelijke, sterk geëngageerde mensen. Ze gaan er echt voor. Ze doen er alles voor om Gent op de kaart te houden.

Geely en president Shufu hebben zich positief uitgelaten. Ze hebben herhaald dat de vakbonden zich geen zorgen moeten maken, dat er geen afvloeiingen zullen zijn. Integendeel, op termijn zullen er mensen worden aangeworven gezien de hoge vraag naar de S60.

Ook de Opelvestiging in Antwerpen is ter sprake gekomen. Ik had al opgevangen dat hij in Gent zijn interesse voor Antwerpen al had uitgedrukt. Daarom heb ik hem ook gevraagd hoe het zat. Hij wil dat dus bekijken, terwijl hij bij de ontmoeting in China nog zei dat hij daar geen tijd voor had, dat hij zich wou concentreren op Volvo. Nu heeft hij interesse getoond; dat is openbaar, hij heeft dat zelf voor de tv-camera's gezegd.

U weet dat ik op die dag 's middags ook nog een onderhoud had met de Chinese premier en de minister van Handel. In de loop van de namiddag was er reeds een eerste contact vanuit Geely met de reconversiegroep. Ze maakten afspraken voor latere ontmoetingen. Vrij snel kwam de vraag om discreet te zijn over de voortgang van de onderhandelingen. Ik kan dat perfect begrijpen. Niemand heeft er belang bij om die onderhandelingen publiek te voeren. Ik begrijp even goed dat u zeer geïnteresseerd bent, uw vragen zijn terecht.

De tweede Chinese kandidaat-investeerder is deze die de dossiernummer Red heeft meegekregen. Enkele weken geleden hebben we de vraag gekregen van een kandidaat-investeerder uit China, die samenwerkt met de Nederlandse consultant De Prins, om daarover een gesprek te hebben. De Vlaamse Regering heeft een delegatie daarvan ontvangen. De Vlaamse Regering spreekt met alle kandidaat-investeerders, als ze dat uitdrukkelijk vragen. Anders is de reconversiegroep de eerste en meest aangewezen gesprekspartner. De conclusie van dat gesprek was dat de Vlaamse Regering waarborgen kan geven op leningen en bekijken hoe een oplossing kan worden gevonden voor de terreinen. Ze kan geen cash inbrengen. Dat zou immers indruisen tegen de Europese regels. Ook al gaat het over waarborgen en over de terreinen en de gronden, dit moet gebeuren op basis van een businessplan, dat ze toen niet hadden.

Die kandidaat-investeerder is ook bij Nick Reilly geweest, en ook bij de vakbonden en bij de stad Antwerpen. Op hun vraag zijn ze ook uitgenodigd door de reconversiegroep. Als ik me niet vergis, zijn er nu acties op Europees niveau. Die groep is zeer actief met het oog op het ontwikkelen van een activiteit daar. Het grote probleem met deze kandidaat-investeerder is dat hij de licentie moet krijgen van GM om Astra's te maken voor de Chinese markt, in het kader van Opel België of Obel. Daar wringt natuurlijk het schoentje: de kans dat GM die licentie geeft, is niet echt groot, en dan druk ik me voorzichtig uit. GM sluit immers een vestiging omdat het bedrijf vindt dat er een overcapaciteit is bij de productie van wagens. Mocht het die licentie geven, zal die capaciteit niet dalen. Ook is GM via andere wegen actief op de Chinese markt. Om die twee redenen is GM dus mogelijk niet meteen bereid een licentie te geven. Ik heb begrepen dat dit ook is gezegd aan de vakbonden, maar goed, wat dat betreft, is het laatste woord nog niet gezegd. Hoewel, het is al voor de helft uitgesproken: Nick Reilly heeft de intentie om de fabriek eind dit jaar te sluiten. Als er geen licentie wordt gegeven voor de verdere productie van de Astra, is dat een niet-onbelangrijk element voor een kandidaat-investeerder die daar verdere activiteiten in de automobiellindustrie wil ontwikkelen.

Een ander element, dat hier al aan bod is gekomen, is dat op basis van de notariële akte de haven van Antwerpen een optierecht en een voorkooprecht heeft. Er zijn daarover diverse brieven verzonden naar GM. U weet dat GM een hele tijd geleden een makelaarskantoor de opdracht heeft gegeven die gronden te verkopen. Toen hebben we GM een eerste brief gestuurd om hun erop te wijzen dat dit niet zomaar kan, dat de haven van Antwerpen een optierecht en een voorkooprecht heeft, dat er industriële activiteiten moeten worden ontwikkeld op die terreinen en dat de haven van Antwerpen dat optierecht wil uitoefenen.

Dat heb ik ook persoonlijk aan Nick Reilly meegedeeld. Hij heeft op een bepaald ogenblik onderstreept dat het makelaarskantoor aan het zoeken was naar een kandidaat-investeerder om de gronden te kopen. Mogelijk was hij zich niet bewust van dat optierecht, maar dat zou me verbazen. Ik heb hem daar toch nog even aan herinnerd.

Er zijn al contacten geweest tussen het makelaarskantoor en de haven van Antwerpen. Ik ga ervan uit dat de onderhandelingen over de verwerving van de gronden begin november kunnen beginnen. De haven heeft een brief ontvangen waarin GM België uitdrukkelijk de intentie uit om die gronden te willen vervreemden. Het standpunt van GM is nu dus dat het die gronden wil verkopen. Bovendien heeft GM de duidelijke boodschap gegeven dat het niet bereid is een licentie te geven aan een kandidaat-investeerder om Astra's te produceren in Antwerpen. Zeker voor kandidaat-investeerders die die licentie moeten hebben, is dat een niet-onbelangrijk element waarmee ze rekening moeten houden.

De reconversiegroep is zeer actief met betrekking tot kandidaat-investeerders. Iedereen die interesse heeft, wordt daar gescreend, kan er tekst en uitleg geven en wordt voort gevolgd. De haven van Antwerpen zal proberen de gronden te verwerven. Dat is niet onbelangrijk, mijnheer Watteeuw. We hebben een gesprek gehad met de mensen van de haven van Antwerpen. Ik heb hen uitdrukkelijk gevraagd of ze hun optierecht wensten uit te oefenen, of de Vlaamse Regering met andere instrumenten zelf het initiatief moest nemen, of ze ook financieel in staat waren die gronden te verwerven of de Vlaamse overheid rechtstreeks tussenbeide moest komen. De raad van bestuur van de haven heeft gezegd dat optierecht te willen uitoefenen. Verder stelde de haven de intentie te hebben om, ook al zijn er in andere dossiers, zoals Oosterweel, een aantal bijkomende elementen, dat financieel ook zelf rond te krijgen. Ik heb de haven ook uitdrukkelijk gevraagd om in eerste instantie duidelijkheid te hebben over de vraag of het over industriële activiteiten gaat. Het was uitdrukkelijk bepaald dat het over dergelijke activiteiten moest gaan. Als er een kandidaat-investeerder is, moet natuurlijk dan ook zo snel mogelijk met de haven van Antwerpen rond de tafel worden gezeten. De investeerders worden voort gevolgd door de reconversiegroep. Er zijn de eventuele onderhandelingen over de gronden en gebouwen door de haven van Antwerpen. Die twee lijnen moeten elkaar wel snijden. Doordat ook Eddy Bruyninckx in die reconversiegroep zetelt, is die afstemming echter maximaal. Het is dan wel de bedoeling dat de haven eigenaar wordt van die gronden en dat er met de kandidaat-investeerder afspraken worden gemaakt over een en ander.

De heer Diependaele had nog vragen over het personeel. Het sociaal plan is goedgekeurd, niet alleen voor de werknemers die in een eerste fase de fabriek hebben verlaten, maar ook voor die 1250 werknemers die er nu nog werken. Dat is belangrijk. Het sociaal plan slaat dus ook op die mensen, daarover werd door de vakbonden onderhandeld. Dat is heel belangrijk, want het betekent dat er niet opnieuw moet worden onderhandeld om te vermijden dat die mensen in de kou zouden staan. De afspraken en akkoorden zijn gemaakt.

Natuurlijk is het zo dat de werknemers in toeleveringsbedrijven niet onder dat sociaal plan van GM vallen, dit is dus nog een specifiek element. Bij Johnson & Johnson, waar 180 mensen werken, is er ook een kader. Als er nog andere bedrijven zijn die ten gevolge van de sluiting eind december, de boeken zouden moeten neerleggen of mensen moeten laten afvloeien, betekent dat natuurlijk een bijkomende zorg.

Wat het begeleidingshoofdstuk betreft, zal de tewerkstellingscel voor die mensen in werking treden in december, ervan uitgaande dat er geen kandidaat-overnemer zou zijn die de mensen na 31 december 2010 zou tewerkstellen.

Mijnheer Watteeuw, er is dus een goedgekeurd sociaal plan, met een belangrijke nuance voor de toeleveranciers en de bedrijven die daarbij betrokken zijn. Het is belangrijk dat de tewerkstellingscel, die al actief is voor de eerste groep van werknemers en waarover we in de plenaire vergadering al meer tekst en uitleg hebben gegeven, ook in werking treedt voor de

groep die nu nog werkzaam is bij Opel-GM. Minister Muyters heeft daartoe de nodige afspraken gemaakt, dat loopt dus allemaal.

Ik meen ook dat we in een situatie komen waarbij zowel Ford Genk als Volvo Gent bijkomend personeel zal nodig hebben, en dat ook Volvo Trucks nog bijkomende arbeidsplaatsen zal creëren. Als u het geheel bekijkt, zitten we natuurlijk in een ietwat andere situatie en dat is toch het minste dat hier gerealiseerd is door Opel Antwerpen maximaal open te houden. De strijd is nog altijd niet gestreden, maar we zijn toch al in een wat ander sociaal en economisch klimaat terechtgekomen. Natuurlijk moeten we er alles aan blijven doen om voor de mensen die daar actief zijn, de werkgelegenheid te behouden.

Mijnheer Watteuw, in een aantal andere discussies heb ik al onderstreept dat we investeerderscategorieën A, B en C hebben. Met de Chinese kandidaat-investeerders proberen we natuurlijk een investeerder te vinden in categorie A. De kandidaten zijn gevonden, maar ze moeten natuurlijk nog toehappen en effectief investeren.

Categorie B zijn andere industriële activiteiten. Ook daar zijn er mogelijkheden, maar tot nog toe zijn er nog niet veel – en ik druk me voorzichtig uit – industriële kandidaat-investeerders die andere activiteiten hebben dan de automobielpductie, die zich al hebben aangeboden.

Categorie C zijn de logistieke investeerders. Als we nu al zouden zeggen dat we onverkort voor categorie C gaan, dan zullen er zich vrij snel een aantal aandienen om daar logistieke activiteiten te ontwikkelen, maar het probleem is dat ik met logistieke activiteiten geen 1250 mensen kan tewerkstellen, die bovendien een andere opleiding en ervaring hebben.

Dit is de stand van zaken. De tijd loopt natuurlijk. Ik ben me er heel goed van bewust dat er elke dag hard moet worden gewerkt aan oplossingen. Op veel fronten worden initiatieven genomen. Dat is heel lovenswaardig, maar ik ben natuurlijk wel bezorgd over de communicatie, ook ten aanzien van de werknemers, want die mensen hebben al heel veel meegemaakt: de ene keer was het opgelost, de andere keer was het niet opgelost, dan was er weer een nieuw feit enzovoort. Ik ben ook heel bezorgd over de communicatie die ik doe en die op de werkvloer bepaalde indrukken kan wekken en hoop kan teweegbrengen, maar die heel snel daarna moet worden tegengesproken.

Het is trouwens nog erger, want door te veel publiek te communiceren hierover, zijn er kandidaat-investeerders die beslissen dat ze zich liever terugtrekken. Dit dossier kan maar een goed einde krijgen indien er in alle discretie aan kan worden gewerkt.

Het risico bestaat ook als het niet allemaal loopt zoals het zou moeten lopen, u, hier in het parlement, zult vragen wat we allemaal hebben gedaan en dat u opmerkt dat u er op een bepaald moment niets meer over gehoord hebt en zo meer. Liever dat verwijt krijgen op een bepaald moment, dan nu kandidaat-investeerders afschrikken en het risico lopen dat we niet kunnen landen.

**De voorzitter:** De heer van Rouveroj heeft het woord.

**De heer Sas van Rouveroj:** Voorzitter, deze vragen waren wel aan elkaar gekoppeld, maar in feite had mijn vraag vooral betrekking op de Volvestiging in Gent, en gelukkig heeft de minister-president dat onderscheid ook gemaakt. Vooralsnog bevat de doorsnede tussen de dossiers Volvo en Opel Geely.

Minister-president, u hebt duidelijk geantwoord op de vragen die ik heb geformuleerd. Ik deel met u de hoop, dat is duidelijk, maar ik formuleer toch nogmaals de waarschuwing, die u eigenlijk zelf ook al hebt verwoord, dat we natuurlijk bijzonder bedachtzaam moeten zijn inzake de toekomst. Vandaag gaat het goed, maar het is geen wetmatigheid dat het ook morgen goed zal gaan. De tevredenheid die we bij Geely in stand moeten houden, heeft ook grenzen, maar wat we kunnen doen, moeten we doen.



Ik heb daar nog een vraag over. Die stond in de schriftelijke versie van mijn vraag, maar ik heb die mondeling niet herhaald en u hebt er ook geen antwoord op gegeven. Eigenlijk is het een retorische vraag en ik zal die zelf beantwoorden. (*Gelach*)

Het is niet omdat mijn vraag retorisch is, dat ze niet zinvol is. Ik verklaar me nader. De vraag is of er nog een overleg is gepland met de topman van Geely, de heer Li. Ik weet natuurlijk ook wel dat het niet zo werkt, dat u niet aan de heer Li hebt gevraagd om eens in zijn agenda te bekijken wanneer u elkaar volgend jaar kunt zien. Ik weet dat dit niet zo werkt, daarvoor heb ik ook voldoende lang een uitvoerend mandaat gehad. Dat we met de heer Li nu geen afspraak kunnen maken, dat weet ik heus wel, maar ik vind het te gemakkelijk om nu te zeggen dat we dan maar zullen afwachten wat de toekomst brengt en dat we, als er problemen zijn, zullen samenkomen.

Het gaat over drie vestigingen, misschien zelfs nog maar twee. Bestaat de mogelijkheid dat een afvaardiging van dit parlement, onder uw gezag en leiding, één keer per jaar een overleg heeft met het topmanagement in Vlaanderen? Naar aanleiding van dat overleg nodigen we ook wel de heer Li uit en dan zien we wel of de heer Li de verplaatsing van China naar Vlaanderen zal maken. Het gaat dus om op een structurele manier één keer per jaar te horen wat de stand van zaken is. Als er problemen zijn, kunnen we die ook samen horen. We willen allemaal die fabrieken in België houden. Minister-president, uw macht is groot, maar in de microkosmos van ons aller bestaan hebben we ook graden en hoedanigheden: ik in de haven van Gent, een collega in een stadsbestuur. We hebben allemaal onze mogelijkheden. Het zijn allemaal touwtjes waaraan we moeten trekken. In dit dossier trekken we allemaal in dezelfde richting. Misschien is er een klein voorbehoud voor Groen! al naargelang wat daar zal worden geproduceerd. Het moeten natuurlijk wel ecologisch verantwoorde auto's zijn.

Het is dus een retorische vraag, wetende dat u met Li de agenda niet hebt bepaald, om mij toe te laten aan u de suggestie te doen. Als u vandaag ja zou zeggen, dan pleit dat voor u. Dat noem ik Vlaanderen in Actie en ad rem. Minister-president, ik heb wat dat betreft goede ervaringen met u. Ik sluit dus niet uit dat er alsnog een volmondig ja komt. Als dat niet zo is, dan nodig ik u uit om de komende dagen met uw collega's in de regering daarover na te denken. U kunt dan op een geschikt moment laten weten of u hierop in kunt gaan of niet.

Het precedent is beperkt. Zoveel sectoren als de automobiellindustrie zijn er niet. Ik begrijp ook wel dat u dit niet voor alle sectoren zult kunnen doen, want dan zijn we elke dag aan het vergaderen, maar het is een suggestie.

**De voorzitter:** De heer Watteeuw heeft het woord.

**De heer Filip Watteeuw:** Voorzitter, ik onderschrijf de bezorgdheid van collega van Rouveroij om nu al na te denken over hoe we voor morgen en voor de toekomst kunnen verzekeren dat we voldoen aan de vragen van de investeerders. Inderdaad, niet te allen prijze, maar we moeten ervoor zorgen dat die fabrieken performant blijven.

Ik veroorloof me een zijsprongetje: de elektrische auto C30. Ik verwijs naar de hoorzitting over elektrische mobiliteit die we hier gehad hebben. Er was toen iemand van Volvo Gent aanwezig, de heer Semeese. Hij zei dat hij tests met de C30 uitvoerde. Hij wilde eigenlijk een testvloot ontwikkelen. Hij heeft daarvoor 250 wagens nodig die hij laat rondrijden om na te gaan waar er problemen zijn, maar hij slaagt er niet om die 250 wagens 'verkocht' te krijgen. Hij rekent er voor een deel op dat de overheden hun verantwoordelijkheid nemen. Hij probeert ook bedrijven te contacteren. Als het een cruciale stap is voor de ontwikkeling van de C30 in Gent, dan moeten we eens nadenken of we daarin als Vlaamse overheid niet zouden meestappen.

Minister-president, uw antwoord was zeer volledig en zeer duidelijk, waarvoor dank. Het is natuurlijk een goede zaak dat het duidelijk is geworden – het moet nog bewaarheid worden – dat GM wil verkopen en dat er contacten voor zullen zijn. Ik hoop dat het havenbedrijf die

gronden in handen zal krijgen en zal werken met concessies. Dat maakt de zaken in de toekomst misschien wat makkelijker.

De Chinese kandidaat-investeerder onder de codenaam Red vraagt de licentie voor de Astra om een bepaalde periode te overbruggen. Hij zegt dat hij zijn eigen model heeft en dat hij over 3 jaar in staat wil zijn om ecologisch op topniveau te produceren, maar dat hij nu 3 jaar tijd nodig heeft om de fabriek op poten te zetten. Daarvoor heeft hij die licentie nodig.

Het is duidelijk – en dat blijkt ook uit het antwoord – dat GM daar niet veel zin in heeft. Maar dan is het de vraag of het mogelijk is – misschien is dat al besproken in de reconversiegroep – om die kandidaat-investeerder op een of andere manier die 3 jaar toch te laten overbruggen. Zijn er pistes ontwikkeld? Is daarover gesproken? De Astra is voor de investeerder waarschijnlijk de meest logische piste om de 3 jaar te overbruggen, maar misschien zijn er nog andere mogelijkheden.

Ik heb daarnet nog eens het plan B voor de industriële ontwikkeling genoemd. Ik had het natuurlijk niet alleen over het sociaal plan, maar over industriële ontwikkelingen op die site. Stel dat de kandidaat-investeerder het niet doet, dan heb je de A, B, C's. Ik hoop dat we niet de logistieke toer op gaan, maar wel de industriële. Dat kan afhankelijk zijn van kandidaat-investeerders, maar het zou ook kunnen dat er zelf een soort spoor wordt uitgetekend om in een bepaalde richting te gaan. Dat is dan ook mijn vraag: zijn er pistes ontwikkeld binnen de Vlaamse Regering?

**De voorzitter:** Mevrouw Turan heeft het woord.

**Mevrouw Güler Turan:** Minister-president, bedankt voor uw antwoord. Ik heb een groot stuk van uw antwoord kunnen aanhoren. Het belangrijkste was Antwerpen en dat heb ik gehoord.

U maakt zich zorgen en eigenlijk maken wij ons nog meer zorgen. Deze strijd woedt al heel lang: sluiten, niet sluiten? We hebben het er maandag in de gemeenteraad van Antwerpen ook over gehad. We hebben er een korte toelichting gekregen over de naam Red. Ik noem dat 'code Red': er zijn Chinese investeerders, de Chinese overheid, de Amerikaanse multinational die te kwader trouw is. We bevinden ons in een slechte thriller waarvan we dreigen het slachtoffer te worden. Om geen slachtoffer te worden, moeten we nu wakker worden uit die thriller en zien wat we zelf kunnen doen.

U hebt in de plenaire vergadering gezegd dat u 's middags bent gaan eten met de Chinese investeerder. Mijn collega probeert het met omfloerste woorden te zeggen, maar eigenlijk vraagt hij: "Neem ons jaarlijks één keer mee en doe het niet meer alleen." U hebt vandaag gesproken over de investeerder die we Red hebben genoemd. De vakbonden staan enorm achter deze investeerder. Hij heeft een businessplan dat blijkbaar ook al in de reconversiegroep is uiteengezet. Hij heeft een overbruggingsperiode nodig om uiteindelijk hier kwaliteitsvolle wagens te kunnen ontwikkelen. Dat is de doelstelling.

In plaats van nu met de handen gebonden te zijn aan GM dat weigert en dat we spijtig genoeg niet onder controle kunnen houden, moeten we nagaan wat we kunnen doen om de investeerder – blijkbaar toch niet een van de kleinste en die ook de Chinese overheid achter zich heeft – op de een of andere manier die overbrugging te bieden. Er is Geely dat op dit ogenblik vrij vaag over Antwerpen blijft en heel goed bezig is in Gent. Het is ook belangrijk dat het in Gent geconcentreerd blijft. U hebt vandaag gesproken over Geely en twee kandidaat-investeerders, het Chinese Geely en code Red. Ik vraag me af of u geen initiatief kunt nemen om die twee eens samen te zetten en om na te gaan of de overbrugging die de ene nodig heeft niet door de andere kan worden geleverd of door een derde.

U zegt dat discretie heel belangrijk is. U wilt van ons het verwijt krijgen dat we niets van u hebben gehoord en u gaat dan vertellen wat u allemaal hebt geprobeerd. U wilt in alle discretie landen. Van mij mag u landen hoe u wilt, als u maar landt en als u de werknemers

van Opel, de arbeiders en de bedienden, maar aan het werk kunt houden, samen met al die arbeiders in de toeleveringsbedrijven.

U hebt vandaag niet gesproken over uw zoektocht naar eventueel nog andere investeerders die in industriële activiteiten blijven. We weten waar de gronden van Opel liggen. We weten hoe aantrekkelijk ze zijn. Ik heb er alle vertrouwen in dat de haven van Antwerpen het nodige zal doen om de gronden te verwerven, maar ik wil nog niet denken aan de gronden, maar aan activiteiten.

Minister-president, hoe kunnen we uit deze thriller geraken?

**De voorzitter:** De heer Deckmyn heeft het woord.

**De heer Johan Deckmyn:** Voorzitter, ik heb nog niet de gelegenheid gehad om mijn bezorgdheid over de automobieliindustrie in het algemeen en in Gent in het bijzonder te uiten. In Gent draait de productie van de S60 goed. Alles is positief. De minister-president heeft dat al gezegd. Bij Geely zijn ze tevreden. De elektrische wagen C30 zit in de prototypefase. De mogelijkheid bestaat dat het engagement wordt genomen om de productie van de C30 te laten gebeuren. Maar voorlopig zijn er geen echte engagementen. De heer van Rouveroj stelde daarnet terecht dat we echt wel bedacht moeten zijn op de toekomst. Ik wil hier, zoals de heer Watteuw, refereren aan de hoorzitting die we hadden over de problematiek van de elektrische wagens. Ik vond dat een zeer interessante hoorzitting. Er werden heel wat zaken gezegd die ons toch tot nadenken moeten stemmen. Ik haal er twee uit.

Met betrekking tot het vergunningenbeleid stelde de persoon van Volvo dat het erg is dat ze soms tot een jaar moeten wachten om door de vergunningenpaperasserie te geraken. In het buitenland duurt dat veel minder lang. En dan zijn er de testen. Als je een prototype wilt lanceren, heb je een kritische massa nodig. Daarvoor rekent men voor een deel op de engagementen van de overheid. Voorlopig zijn die er niet.

Ik ben gematigd positief. Voorlopig ziet het er allemaal niet slecht uit. Maar nu zal ik misschien een klein beetje stout zijn. Er zijn, zoals ik in het verleden al zei, de geruchten, die deels werden tegengesproken, dat men vanuit China graag hier in de automobieliindustrie investeert, maar daaruit de knowhow meeneemt en hier dan op de langere termijn de fabrieken sluit om de productie te laten verhuizen naar China. Voorlopig is dat niet aan de orde, maar die geruchten blijven toch bestaan. Ook al werden ze gedeeltelijk tegengesproken, ik ben er toch niet volledig gerust in.

Minister-president, ik wil u vragen om erop toe te zien dat de productie en de werkgelegenheid, niet alleen in Volvo Gent maar ook elders, op de langere termijn gegarandeerd kunnen blijven. Bij dezen ga ik met veel plezier in op de vraag van de heer van Rouveroj om eens te onderzoeken hoe we jaarlijks kunnen vergaderen. Dat hoeft niet met een diner te zijn, dat mag gerust een vergadering zijn nadat we op eigen kosten een diner hebben gehad. Neen, zonder zwans, het zou heel interessant zijn omdat er in deze commissie heel wat vragen niet meer zouden worden gesteld indien we rechtstreeks en veel sneller bij de zaak zouden worden betrokken.

**De heer Sas van Rouveroj:** Op locatie. Niet hier.

**De voorzitter:** De heer Bothuyne heeft het woord.

**De heer Robrecht Bothuyne:** Volvo Gent is een fabriek die draait op een nooit eerder bereikt niveau. We moeten daar blij om zijn. Wat de toekomst brengt, kunnen we alleen maar ondersteunen. Het bedrijf wil dat er geïnvesteerd wordt. Vlaanderen doet daar een en ander. Er zijn de IWT-projecten waarbij Volvo steun krijgt om innovatieve toepassingen te ontwikkelen. Er waren ook de onderhandelingen met Gigarant voor die 198 miljoen euro waarborg. Ik weet niet of er op dat vlak nieuws is. Ik veronderstel dat die onderhandelingen nog steeds lopen.

Als het mogelijk is en het past in het Vlaamse beleid, zouden we een deel van die testvloot van 250 C30's naar Vlaanderen kunnen trekken. Iedereen in de Vlaamse Regering heeft zich daar al positief over uitgesproken. Misschien is het inderdaad tijd dat we die houding omzetten in contracten. Minister-president, misschien kunt u daarop ingaan.

Inzake Opel denk ik dat het duidelijk is dat GM geen auto's wil geproduceerd zien in de vestiging in Antwerpen, toch zeker niet op de korte termijn. De houding van GM zal niet veranderen. Zij willen daar geen Astra's en waarschijnlijk op de korte termijn ook geen andere modellen geproduceerd zien, om op die manier hun markt te beschermen. Dat is mijn aanvoelen, maar ik kan er natuurlijk volledig naast zitten. Daarom is het heel belangrijk dat het havenbedrijf alle mogelijkheden krijgt om zo snel mogelijk die gronden te verwerven. GM heeft met die brief van vorige week voor het eerst een formele stap gezet in de richting van het havenbedrijf. Zodra we met het havenbedrijf de gronden in handen hebben, kunnen we werk maken van een post-Opeltijdperk voor die 95 hectare van de bestgelegen industriegrond van Europa. In die zin is het belangrijk dat daar een industriële activiteit komt. Als het automobielpductie is, zoveel te beter want de werknemers die er nu actief zijn, kunnen daar dan hopelijk opnieuw worden ingezet. Ik veronderstel dat er hoe dan ook een overbruggingsperiode zal zijn, al was het maar om de fabriek om te bouwen. Anderzijds kunnen we ook verwijzen naar de suggestie die vorige week tijdens die hoorzitting werd gemaakt door Umicore: de enige schakel die we missen voor het voertuig van de toekomst, is een batterijproducent. Die aantrekken in Antwerpen zou een mooi voorbeeld zijn van het nieuwe industriële beleid waar we allemaal achter staan.

**De voorzitter:** De heer Van den Heuvel heeft het woord.

**De heer Koen Van den Heuvel:** Voorzitter, we hebben deze voormiddag een interessante discussie gehad over de elektrische wagen. We hebben daaraan in deze commissie de voorbije weken en maanden enorm veel aandacht besteed. Er was 2 weken geleden die hoorzitting. We hebben van minister Lieten een antwoord gekregen. Maar ik vind wel dat het allemaal een beetje langer duurt dan verwacht. De timing die ze een paar maanden geleden vooropstelde met betrekking tot de VIM-studie, en nu de call bij het IWT: het duurt allemaal. Misschien zijn we te ongeduldig, maar we mogen niet stilstaan. De rest van Europa staat ook niet stil. Het zou jammer zijn als we daar strategische kansen zouden laten liggen.

Minister-president, ik wil u vragen om dat scherp in het oog te houden. Er zijn heel wat interacties tussen economie en innovatie. Dit is daar een voorbeeld van. We moeten hier samen de hand aan de ploeg slaan. Wij moeten daar absoluut stappen voorwaarts zetten op de korte termijn. Hier speelt de tijd in het nadeel.

**De voorzitter:** De heer Van Malderen heeft het woord.

**De heer Bart Van Malderen:** Minister-president, ik heb u horen zeggen dat Opel, of GM, de site wil 'vervreemden'. Mogen we dat automatisch gelijkstellen met 'verkopen', waardoor het voorkeepsrecht effectief van toepassing wordt? Of bestaat het risico dat men andere creatieve formules vindt die maken dat het voorkeepsrecht, de volgorde A-B-C, wat wij allemaal willen, zou kunnen worden verstoord, en dat GM erin zou slagen om direct naar een C-investeerder te gaan, om er toch maar, vanuit het eerder genoemde protectionisme, over te waken dat zijn positie niet in het gedrang komt?

Een afgeleide vraag: hoeveel tijd geven wij deze piste? Men kan iets in de markt zetten, maar de precare cashsituatie van GM is ondertussen wereldwijd opgelost. Dat was een tijd geleden anders. Toen kon men een structurering niet financieren zonder staatssteun omdat anders het faillissement dreigde. Vandaag is dat anders. Dat betekent dat de tijd opnieuw in het voordeel van de bezitter van de gronden speelt. Daardoor zou de druk op de ketel kunnen afnemen.

Als we het voorkeepsrecht uitoefenen, dan wil ik nog eens onderstrepen dat de A-B-C-volgorde verschrikkelijk belangrijk is. Anderen hebben al aangetoond wat het belang is voor de betrokken werknemers, maar het zou anderzijds ook betekenen dat de saneringskost, die

toeneemt naarmate je verder afwijkt van de huidige bestemming, voortdurend zal toenemen. Een andere investeerder uit de automobielsector zal uiteraard aanpassingswerken moeten doen aan het bestaande productieplateau, maar zou bijvoorbeeld wel de plaatslagerij die in het bedrijf zit, minstens gedeeltelijk kunnen overnemen. Als je naar een andere industriële investeerder gaat, kan je wellicht nog een aantal gronden en gebouwen in de huidige configuratie laten staan. Als je naar een logistieke investeerder gaat, betekent het wellicht dat je tabula rasa van die terreinen moet maken omdat die activiteit nu eenmaal andere noden heeft dan wat er nu staat. Dat zal de kosten van die terreinen gevoelig verhogen. Ik vraag om alert te zijn voor dergelijke ontwijkingsmechanismen die GM zou kunnen toepassen.

Ik heb nog twee vragen. U hebt het groenboek Nieuw Industrieel Beleid voorgesteld. Hoe verhoudt zich dat hiermee en welke rol ziet u voor deze site binnen het verhaal van het nieuw industrieel beleid? Mensen hebben zichzelf bijna uitgenodigd om met u mee te gaan lunchen. Ik wil me daar eventueel bij aansluiten, maar daar gaat het niet over. Ik wil alleen weten wat nu het vervolg is. Wat is de verdere timing? Welke contacten ziet u nog op de korte termijn, in het bijzonder in verband met de reconversiegroep?

**De heer Matthias Diependaele:** U hebt gezegd dat in het dossier-Red opnieuw de toezegging is gedaan van de waarborgen en de verkoop. Gaat dat over hetzelfde bedrag, namelijk 300 miljoen euro en 198 miljoen euro voor de grond? Ik neem aan dat de prijs voor de grond nog niet vastligt. Kunt u daar iets meer over zeggen?

Uw wantrouwen ten aanzien van GM was in elk geval heel terecht. De heer Bothuyne heeft er ook al naar verwezen: vanuit de bedrijfslogica van GM is daar misschien wel enig begrip voor op te brengen, maar daar hebben noch u, noch wij, noch de werknemers enige boodschap aan. In dat opzicht lijkt de overbrugging, waar de heer Watteeuw het over had, misschien een goed idee. Ik sluit me aan bij die vragen.

Het idee van de heer van Rouveroy om dat op te volgen, is misschien op zich wel waardevol, maar ik denk dat we moeten opletten voor het volgende: het probleem van de auto-industrie is een heel specifiek probleem, maar het is lang niet het enige. Het is onze taak en de taak van de regering om ons verder bezig te houden met het volledige plaatje van de transformatie van onze industrie. We moeten ons binnenkort buigen over het groenboek dat voorligt. We moeten dan dringend naar het terrein gaan om werk te maken van de omkadering die nodig is voor die bijsturing van ons industrieel beleid.

Ik wil aansluiten bij de heer Watteeuw wat betreft Volvo. Dat zegt dat het 250 wagens nodig heeft. We hebben het daar vanmorgen met minister Lieten ook over gehad. Zij is er niet heel gedetailleerd op ingegaan. Het kader bestaat voor het innovatief aanbesteden. Waarom wordt dat hier niet gebruikt? Het zou hier een heel mooie toepassing zijn. Het zou op zijn minst eens moeten worden bekeken en onderzocht. Het hoeven niet alleen maar overheidsinstellingen te zijn. Het moet mogelijk zijn om daar samen met de andere partners, bedrijven en dergelijke, op in te spelen.

**De voorzitter:** Minister-president Peeters heeft het woord.

**Minister-president Kris Peeters:** Voorzitter, collega's, wat het bedrag van de waarborg betreft, heb ik over het dossier-Red geen bedragen genoemd omdat ik ook nog geen businessplan heb gekregen dat voldoende volumineus is. Ik heb gewoon namens de Vlaamse Regering onderstreept dat wij, via Gigarant of andere instellingen, waarborgen kunnen geven op leningen. Dat hebben wij gedaan en dat is nog volop bezig, mijnheer Bothuyne. De 198 miljoen euro waarborg voor de lening van Volvo zouden we ook geven voor een kandidaat-investeerder, ook de Chinese kandidaat-investeerder.

Wat betreft de gronden hebben we in het verleden initiatieven genomen. We hebben die laten schatten. In going concern bedroeg dat 198 miljoen euro. Die twee wegen kunnen we nog verder bewandelen, maar zonder er bedragen op te kleven. Ik zou ook niet weten welke leningen zij zouden aangaan waarbij wij zouden borgen. Zo ver zijn de gesprekken nog niet

gegaan. Ik heb op dit moment geen informatie over welke leningen zij zouden aangaan, bij wie en wat er exact zou moeten worden geborgd.

Mijnheer Van Malderen, ik maak me zorgen. In dit dossier hebben we al heel veel meegemaakt. Als de positie van GM zou zijn om de vestiging in Antwerpen te sluiten om capaciteit uit de markt te halen, dan zou dat betekenen dat wij niet echt positief staan om capaciteit met onze inbreng en knowhow op de markt te houden, ook al zou het een andere wagen betreffen. Vanuit die redenering zouden zij een opdracht kunnen geven om dat terrein maximaal in stukken te hakken, waardoor een grote investeerder in de automobielsector het zeer moeilijk zou hebben. Ook vanuit die redenering zouden ze misschien liever direct naar groep C gaan dan te worden geconfronteerd met iemand in groep A of in groep B. GM zou wel eens kunnen zeggen dat ze onmiddellijk over logistieke activiteiten zou gaan spreken.

Stel u voor dat ze zeggen dat ze ook een koper hebben. Dan is er de haven van Antwerpen die een optierecht heeft, dat optierecht wil lichten voor een Chinese kandidaat-investeerder terwijl er een logistieke investeerder zou zijn die zegt dat hij op die gronden logistieke activiteiten wilt ontwikkelen. Ik ben bezorgd, en ik voel aan dat ik het laatste in dit dossier nog niet heb gezien. Men zegt dat de onderhandelingen nu gaan starten en dat er vrij snel een akkoord zal zijn over de prijs, en dan sluiten we met het dossier-Red de zaken af. Dat is zo in de ideale wereld. Ik heb in dit dossier al een paar keer bezorgdheden geuit en die zijn spijtig genoeg ook uitgekomen. Ik ben me er zeer goed van bewust dat er ontwikkelingsmechanismen kunnen worden gebruikt en dat er, geredeneerd vanuit GM, wel eens een volledig andere invalshoek zou kunnen ontstaan en dat GM onmiddellijk met groep C de zaak wil afsluiten en zoveel mogelijk de grond in stukken hakken.

De haven van Antwerpen heeft het voorkeurrecht. Als men over de prijs niet tot een vergelijk komt, kan men naar de rechtbank stappen. Maar stel u een worstcasescenario voor dat gaat als volgt. Er is een kandidaat-investeerder uit de logistiek die zegt hoeveel geld hij over heeft voor de gronden en hij legt dat geld op de tafel. GM zegt dat het een bod heeft dat het volledig kan bijtreden met een bedrag x. De haven van Antwerpen moet dan gaan onderhandelen met een voorstel dat heel wat lager is dan het bod dat is uitgebracht voor groep C, namelijk de logistieke activiteit. Er komt geen vergelijk. Men gaat naar de rechtbank. De rechtbank moet een expert aanstellen enzovoort. We zijn dus nog niet geland.

Zolang de haven van Antwerpen die grond niet heeft, is GM meester van het dossier, het heeft de grond en het heeft de gebouwen. Men kan zeggen dat men daar elektrische wagens wilt produceren of gelijk wat, maar GM zal zeggen: waarover bent u bezig? Van wie is die grond, van wie zijn die gebouwen? Van mij! Dat is een zeer delicate situatie. Nick Reilly heeft mij tijdens het laatste telefoongesprek gezegd dat hij op een correcte wijze, die een multinational als GM aan zichzelf verplicht is, de onderhandelingen zal voeren.

Mijnheer van Rouveroy en andere collega's, een lunch of een ontbijt bied ik u graag aan, om gezellig samen te zijn.

Ik vind het parlementaire debat natuurlijk van groot belang, ook gezien het gewicht van de sector. Er zijn nog andere voorname sectoren natuurlijk, zoals de farmaceutische. Ik ga ervan uit dat u ook over die andere sectoren zeer bezorgd bent. Het is de taak van het parlement en deze commissie om de beleidsmaatregelen op te volgen en een kritische houding aan te nemen, niettegenstaande uw mooie retorische vraag, waar ik per definitie niet moet op antwoorden.

Ik ben toch terughoudend om het parlement of deze commissie rechtstreeks in gesprek te laten treden met bedrijfsleiders van multinationale ondernemingen. Het staat de parlementsleden vrij om dat te doen, maar ik wil erop wijzen dat die bedrijfsleiders ook een aanzienlijke maatschappelijke taak hebben. We moeten dat opvolgen, want dat is misschien de grond van de zaak. Ik ga dat niet op zijn beloop laten. Er zijn regelmatig contacten, ook met Volvo, om de voortgang van de zaak op te volgen. Er lopen nog verschillende dossiers,

onder meer, zoals de heer Bothuyne zegt, het afsluiten van de waarborg voor de lening die ze hebben aangegaan. Mijn kabinet onderhoudt op regelmatige wijze contacten met Volvo, met Ford en met GM.

Het is heel delicaat om u daarbij te betrekken. Het lijkt me niet direct aangewezen. Dit is een eerste reactie op uw vraag, maar misschien heb ik u niet goed begrepen. Ik volg dat zelf van nabij op, ik zal niet wachten tot volgend jaar om misschien nog eens te bellen. Misschien is het uw suggestie om elk jaar een stand van zaken te geven van de automobielsector, dat kan. Dat zou ook voor andere bedreigde sectoren nuttig kunnen zijn.

Mijnheer Watteeuw, toen ik in de krant las wat Volvo in de commissie gezegd heeft over de elektrische wagen, dan heb ik even de wenkbrauwen gefronst. Ik had immers aan de voorzitter, Li Shufu, uitdrukkelijk gevraagd hoe het zat met de elektrische wagen. Ik heb dit uit de media, want ik heb de hoorzitting niet zelf bijgewoond. Men heeft daar gezegd dat de Vlaamse overheid actiever zou kunnen zijn. Hij had het over 250 elektrische wagens. Ik heb direct laten bellen. Volvo heeft zijn verontschuldiging aangeboden. Het is waarschijnlijk verkeerd in de pers gekomen.

Ik moet mij aan de regels houden op de openbare overheidsopdrachten, ook al kunnen die innovatief zijn. De Vlaamse overheid kan niet zomaar 250 elektrische wagens kopen bij Volvo. Renault en andere merken die elektrische wagens maken, zouden hetzelfde kunnen eisen. Ik zou al snel aan elk parlementslid een wagen ter beschikking kunnen stellen.

Dat wil niet zeggen dat we geen inspanningen moeten doen om die elektrische wagen van Volvo hier te krijgen. Het was volgens mij onhandige communicatie vanuit Volvo. Men wou blijkbaar de indruk geven dat wij onvoldoend kort op de bal spelen, terwijl de voorzitter mij gezegd heeft dat men rustig de tijd zou nemen om iets te beslissen. We kunnen daar uiteraard onmogelijk 250 wagens afnemen zonder de markt te raadplegen of andere merken de kans te geven. Trouwens, Eandis heeft elektrische wagens, er zijn wel inspanningen om die wagens stapsgewijs in te voeren. Ik ben op de Open Bedrijvendag bij Eandis geweest. Er zijn nog heel wat vragen en de elektrische wagen heeft nog kinderziektes.

Uiteraard moet de Vlaamse overheid niet zelf met de productie van een wagen beginnen. *(Gelach. Opmerkingen)*

Ik werk met overheidsgeld. Als ik dat aan één bedrijf geef, moet ik kunnen verantwoorden waarom ik dat aan een ander niet geef. Er moet in de eerste plaats een businessplan zijn en een investeerder die op duurzame wijze een auto wil produceren. De Vlaamse overheid kan zelf niet voor een overbrugging van 3 jaar zorgen. Er moet dus een privépartner zijn met een alternatief aanbod. Die is er op dit moment dus niet, al kan dat snel veranderen.

We mogen de overcapaciteit niet vergeten, zeker bij GM, maar dat heeft te maken met de merken en de modellen. Het zit iets complexer in elkaar: de ene heeft overcapaciteit en moet afbouwen, de andere voert zijn capaciteit op voor sommige modellen. Wereldwijd bekeken wordt dat nog genuanceerder. Ik heb dus momenteel geen kandidaat-investeerder die geïnteresseerd is in een overbrugging om Red op te lossen.

Geely is zo geïnteresseerd in Volvo omdat die wagen op de Chinese markt bekend staat voor zijn kwaliteit, voor zekerheid, voor veiligheid. Dat ervaren de Chinezen als zeer positief. Een GM of een Astra heeft een andere connotatie, ook op de Chinese markt. Men is geïnteresseerd en zal na 3 jaar niet omschakelen naar een Chinese wagen, ook al zou dat een elektrische zijn. Men is geïnteresseerd in Belgische merken, alleen al om het merk zelf.

Die elektrische wagen, waarnaar ook mevrouw Turan heeft verwezen, is ook voor Red, voor zover ik inzage heb gekregen in het businessplan, niet zo evident. Ik heb gesprekken gevoerd met heel wat deskundigen uit de automobielsector. Ze gaan ervan uit dat de fossiele-brandstofmotoren nog een hele tijd afnemers zullen kennen. De motoren worden almaar zuiniger en meer ecologisch verantwoord, maar sommige deskundigen zeggen me dat tot

2020 de ‘gewone’ wagen de grootste afname voor zijn rekening zal nemen. De elektrische wagen begint langzaam door te sijpelen, maar de kostprijs ervan ligt momenteel zo hoog ten opzichte van de gewone wagen, dat we er op dit moment niet van mogen uitgaan dat er massaal elektrische wagens zullen worden gekocht. Dat is hier ook aan bod gekomen. Het probleem is de batterij, die de belangrijkste kostenfactor vormt van die elektrische wagen, zeker ook als we het opladen mee in rekening brengen. De overheid moet natuurlijk de nodige stimulansen geven om die elektrische wagen enigszins te bevoordelen ten opzichte van andere wagens. Dat kunnen we doen met bepaalde instrumenten waarover we beschikken. U moet echter goed beseffen dat we op 3 jaar niet plotsklaps kunnen overstappen van de productie van gewone wagens naar die van elektrische wagens. Die markt ontwikkelt zich immers onvoldoende.

Over die overbrugging heb ik het gehad. Mijnheer Van Malderen, u hebt het gehad over het groenboek. We gaan ervan uit dat we begin volgend jaar met een witboek voor de dag zullen komen, waarin alle adviezen zijn verwerkt die we daarover hebben ingewonnen. De kern van de zaak blijft echter dat het ondernemerschap en de dynamiek, ook in de industrie, van de bedrijven moet komen. We kunnen maatregelen nemen in het kader van een flankerend beleid. Dan denk ik aan het TINA-fonds (Transformatie, Innovatie en Acceleratie) en aan andere, heel belangrijke elementen. Uiteindelijk moeten de ondernemingen echter investeren. Daarop reken ik. Groenboeken, witboeken en andere boeken zijn heel interessant, maar zullen in realiteit geen aanleiding geven tot meer ondernemerschap. Dat de ondernemingen het zelf doen, is een *conditio sine qua non* voor het economisch gebeuren.

Ik hoop dat ik daarmee op alle vragen heb geantwoord. Er is categorie A, met een aantal concrete voorstellen. Er is categorie B, die ook voort kan en moet worden ontwikkeld. Dan gaat het over industriële activiteiten, wat die dan ook mogen wezen. Op dit moment is de grote actie echter het verwerven van de gronden. Het is het verwerven van die gronden en de bijhorende gebouwen – met wat in die gebouwen staat, al naargelang de kandidaat-investeerder – dat nu zo snel mogelijk moet gebeuren. Daarover zijn de onderhandelingen nu bezig, of worden ze voort geïntensiveerd.

**De voorzitter:** De heer van Rouveroj heeft het woord.

**De heer Sas van Rouveroj:** Minister-president, u hebt dus ontkennend geantwoord op mijn retorische vraag. Ik hoor een neen, maar toch staat de deur op een kier. Het idee spreekt u aan, omdat u toch wel gevoelig bent voor het innoverende dat erin zit. Parlement en Vlaamse Regering zouden in die dossiers die hen niet scheiden, veel meer schouder aan schouder moeten staan. In een land dat al zo verdeeld is en dat, wat dat betreft, dagelijks een slechte beurt maakt, zou dat misschien wel eens vernieuwend kunnen zijn, en zou het een sterk signaal kunnen zijn aan industriële sectoren. Zij zouden als ze ter plaatse gaan, voelen dat alle partijen het eens zijn, ondanks de partijgrenzen en de posities. Onze positie verschilt van de uwe. Vandaag zal ik u bestrijden. Morgen zal ik u bijstaan. Wel, laten we dat bijstaan wat meer uitdiepen. Ik weet dat u zich daardoor aangesproken voelt. Van nature hebt u daar ook de neiging toe.

Dat is meteen de tweede reden waarom ik denk dat de deur toch nog op een kier staat, namelijk uw verleden. Als UNIZO-kopman wist u maar al te goed dat schouder aan schouder staan belangrijk is, dat alleen sterk staan veel zwakker is dan samen sterk staan. Het is dat aanbod dat ik wil formuleren. Ik vraag vooralsnog dat u die deur, die op een kier staat en die u niet met een luide klap hebt gesloten, voort zou openen. Denk daar toch nog eens over na.

De heer Bothuyne heeft daarnet het punt van de batterij aangekaart, en u hebt er ook naar verwezen. U weet dat ik vaak China heb bereisd, als toenmalig voorzitter van de haven van Gent. Het is me opgevallen dat de streek waar Geely zijn belangrijkste vestigingen heeft, ook wordt gekenmerkt door een grote concentratie aan fabrieken die batterijen bouwen. Terwijl ik naar de betogen zat te luisteren, dacht ik: er klopt hier wel iets. Batterijen vormen het probleem bij elektrische wagens. Misschien kent de heer Li ook een mijnheer Lu, die dan de



man van de batterijen is. Het gaat over aanzienlijke batterijfabrieken. Misschien kan de heer Li ervoor zorgen dat de heer Lu eens naar Antwerpen komt en daar een batterijfabriek begint, om vervolgens de batterijen te bouwen voor de elektrische wagens die in Gent worden geproduceerd. Het is maar een idee dat in me opkwam toen ik u en de heer Bothuyne beluisterde.

**De voorzitter:** De heer Watteeuw heeft het woord.

**De heer Filip Watteeuw:** Minister-president, ik kan u verzekeren dat de berichtgeving in De Tijd zeer correct en accuraat was, zoals we dat gewoon zijn. Wat toen in de hoorzitting is gezegd, is duidelijk uit de verf gekomen in dat artikel. U hebt gelijk dat we geen grote wonderen moeten verwachten van elektrische wagens. Ik heb dat ook altijd al gezegd. Die zullen niet alles in een handomdraai oplossen. Ze zullen zeker niet de klassieke wagens in een handomdraai vervangen. Willen we echter meespelen in heel die kwestie van de elektrische mobiliteit, en misschien is kiezen voor hybride wagens vandaag meer opportuun dan de keuze voor louter elektrische wagens, dan is de kwestie van de batterijenproducent inderdaad heel erg belangrijk. Op de hoorzitting heeft de man van Umicore duidelijk gesteld dat in Vlaanderen eigenlijk alles aanwezig is. Het moet alleen worden samengebracht. Het was duidelijk op te maken uit wat hij zei, dat het de overheid is die dat moet doen. De diverse sectoren doen dat immers niet automatisch. We hebben de heer Lu momenteel zelfs niet nodig. Er is voldoende knowhow en potentieel in Vlaanderen om daar nu al mee te beginnen.

Wat Opel betreft, hoop ik inderdaad dat die zaak met GM opgelost raakt. Als er echter één ding duidelijk is, is dat mevrouw Turan niet zal worden verlost van haar thriller. Dat hebt u zelf aangegeven. Die thriller zal nog een tijdje voortduren.

**De voorzitter:** Mevrouw Turan heeft het woord.

**Mevrouw Güler Turan:** Wat mogen we nog verwachten met betrekking tot de mogelijkheden, de agenda en de timing van de reconversiegroep? Ik neem aan dat die nog bestaat. Wat mogen we daar nog van verwachten? Heeft die nog mogelijkheden, of kunnen we eigenlijk al heel negatief besluiten dat Opel ter zake alles zal blokkeren en dat we alleen moeten beginnen te denken aan wat na de overname van de gronden door de haven gebeurt? Ziet die reconversiegroep nog mogelijkheden, en wat is de timing?

**Minister-president Kris Peeters:** Die reconversiegroep en de werkgroepen die daaromheen zijn opgebouwd, werken onverminderd voort. Een eerste heel belangrijke datum is 31 december. Een andere belangrijke datum is die waarop we de gronden verwerven. Ik hoop dat dit voor 31 december zal gebeuren, maar mogelijk gebeurt het na 31 december.

Een derde datum is er wanneer we met een kandidaat-investeerder in een volgende fase kunnen komen: als we de gronden verwerven, kunnen we ook concrete afspraken maken met die kandidaat-investeerder.

Het is een zaak waarin op verschillende fronten vooruitgang kan of moet worden geboekt en liefst zo veel mogelijk voor 31 december, want na die datum gaan de 1250 mensen niet meer werken en komen we, voor wat die mensen betreft, in een ander kader terecht.

De reconversiegroep komt wekelijks of zelfs nog vaker nog bij elkaar. Er wordt daar heel intensief overleg gepleegd.

**De voorzitter:** Het incident is gesloten.

■

**Vraag om uitleg van de heer Bart Van Malderen tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over de herstructurering van Hansen Transmissions**

**- 312 (2010-2011)**

**De voorzitter:** De heer Van Malderen heeft het woord.

**De heer Bart Van Malderen:** Voorzitter, minister, op 15 oktober vernamen we via de media dat Hansen Transmissions zijn onderdeel industrie verkocht heeft aan Sumimoto Heavy Industries (SHI). Dat heeft nogal wat gevolgen voor de vestiging in Edegem, die uit twee afdelingen bestaat. De ene afdeling wordt overgenomen door de Japanse ondernemer, de andere gaat dicht. Hierdoor dreigen 100 à 125 jobs verloren te gaan.

Ik weet niet of de datum een omen was, maar op vrijdag 13 november 2009 besliste de Vlaamse Regering om Hansen Transmissions in Edegem een strategische investerings- en opleidingssteun toe te kennen ter waarde van 500.000 euro. Deze subsidieaanvragen werden toen getoetst aan drie criteria: bedrijfseconomische criteria, waarbij men peilt naar de prestaties en de leefbaarheid van de onderneming, sociale criteria, die nagaan of de onderneming haar sociaal maatschappelijke verantwoordelijkheid neemt en ecologische criteria, die de inspanningen beoordelen die de onderneming levert om aan milieuzorg te doen.

Op diezelfde vrijdag – ik vraag me dan ook af of het goed is om op vrijdag de 13<sup>e</sup> een regeringsbijeenkomst te houden – werd aan Recticel een opleidingssteun van 1 miljoen euro toegekend, het dubbele van die aan Hansen Transmissions. Dat gebeurde op basis van een dossier waarbij men toen tien aanwervingen in het vooruitzicht stelde. De dinsdag daarop kondigde het bedrijf aan 110 mensen te zullen ontslaan.

Gelukkig nam de Vlaamse Regering ondertussen een aantal beslissingen om het systeem van strategische investerings- en opleidingssteun, dat al sinds 2008 bestaat, te actualiseren. Dat paste in de uitvoering van het werkgelegenheids- en investeringsplan (WIP) en was vooral bedoeld om de transformatie van onze economie gericht te kunnen ondersteunen. Ook het belang van het behoud en de creatie van tewerkstelling werd daarbij in ogenschouw genomen.

Minister-president, vandaar mijn vragen. Hoe reageert u op de nakende ontslagen bij Hansen Transmissions? De belangrijkste vraag hierbij is of u op de hoogte was van een mogelijke herstructurering op het moment van deliberatie van de strategische investerings- en opleidingssteun? Hoe gaat het nu verder met de toegekende ondersteuning? Zult u de zaak herbekijken in functie van het mogelijke ontslag van 100 tot 125 mensen?

Ik heb Recticel al genoemd, maar zijn er nog andere voorbeelden van bedrijven waar men binnen de 6 maanden na de toekenning van een subsidie een herstructurering aankondigt en daarbij mensen ontslaat?

Kunt u een stand van zaken geven met betrekking tot de herziening waarover werd beslist op 23 juli? In welke timing voorziet u? Vanaf welk moment wordt die operationeel?

**De voorzitter:** Minister-president Peeters heeft het woord.

**Minister-president Kris Peeters:** Voorzitter, mijnheer Van Malderen, natuurlijk is de herstructurering met banenverlies ook in dit dossier te betreuren. Ik heb begrepen dat de onderneming zich verder wil toespitsen op de productie van tandwielkasten voor windmolens en de industrieafdeling wil afstoten.

Op het ogenblik van het steunvoorstel dat ik aan de Vlaamse Regering heb voorgelegd, was ik niet op de hoogte van de mogelijke herstructurering. U weet dat als we met een dergelijk geval worden geconfronteerd, we onze steun natuurlijk ook aanpassen. Dat is ook het geval voor Hansen Transmissions: we zullen een aanpassing doen van het steunpercentage, er zal minder steun gegeven worden en het programma zal kleiner zijn.

U vroeg of er nog andere voorbeelden van dergelijke dossiers gekend zijn. Dat is inderdaad het geval. Zo is er Carrefour Belgium. Ook voor dat bedrijf is er een geactualiseerd opleidingsdossier opgevraagd zodat de Vlaamse Regering haar originele beslissing kan aanpassen. We hebben het daarover in het verleden in deze commissie al gehad.

U verwees zelf ook naar Recticel. Ook daar is er sprake van het collectieve ontslag van 110 werknemers in de zetel te Wetteren. Ook daarvoor is er een aanpassing.

Nyrstar is een ander dossier met een vermindering van tewerkstelling met 205 banen.

Ik heb voor u en de andere commissieleden een volledig overzicht hiervan mee, want spijtig genoeg zijn er dus inderdaad nog andere dossiers. Als u er niet op aandringt om dat hier allemaal mondeling toe te lichten, kan ik het overzicht laten ronddelen.

U vroeg hoe het nu staat met de herziening. Op 23 juli 2010 heeft de Vlaamse Regering zich akkoord verklaard met de principes van een wijziging van het systeem van de strategische investerings- en opleidingssteun (SIOS) en heeft ze mij gemachtigd om adviezen in te winnen bij de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen (SERV) en bij de Raad van State. Nadat de SERV op 13 oktober 2010 een positief advies heeft uitgebracht, zal het nu worden overgemaakt aan de Raad van State. Ik verwacht dat het nieuwe systeem begin 2011 in werking kan treden.

Fundamenteel wordt het SIOS-systeem op de volgende twee punten gewijzigd. Het steunsysteem wordt in overeenstemming gebracht met de Europese reglementering en de ontvankelijkheids- en beoordelingscriteria worden aangepast aan de gewijzigde sociaal-economische omstandigheden. Ik heb ook wat meer tekst en uitleg voor u mee over de concrete wijzigingen.

**De voorzitter:** De heer Van Malderen heeft het woord.

**De heer Bart Van Malderen:** Minister-president, ik dank u voor het antwoord. Uiteraard ben ik bereid om u te ontslaan van de voorlezing van al die cijfergegevens. De zaak is duidelijk en het is goed dat het systeem werd bijgestuurd.

Uit de voorbeelden die u geeft – Carrefour, Nyrstar, Recticel en Hansen Transmissions – blijkt dat er nogal wat bedrijven zijn die aanspraak maken op de steun, en vrij kort daarna – ik veronderstel node – overgaan tot herstructureringen. Het blijft natuurlijk een heel kwalijk signaal dat men overheidsmiddelen geeft en daarmee op zijn minst de indruk wekt dat met die middelen een stuk van de herstructurering wordt gefinancierd. Dat roept bij de mensen een gevoel van onrechtvaardigheid op.

De koppeling die wordt gemaakt bij het herziene systeem waarbij tewerkstellingsvoorwaarden worden ingeschreven als voorwaarden voor overheidssteun, vind ik dan ook een positieve evolutie.

De vragen die ik heb gesteld, hebben betrekking op bedrijven die eerst de steun ontvangen en vervolgens herstructureren. We zullen ook moeten onderzoeken en monitoren in welke mate er bedrijven zijn die, als gevolg van de herziening, eerst mensen op straat zetten en de dag nadien een dossier indienen. Ik denk dan dat er evenzeer zou kunnen worden onderzocht in welke mate andere dan marktomstandigheden – die uiteraard dramatisch kunnen wijzigen – aan de basis liggen van zo'n herstructurering.

Het dossier waar we daarnet heel lang bij hebben stilgestaan, Opel, toont aan dat multinationals soms om heel uiteenlopende redenen, anders dan de rentabiliteit van een bedrijf, beslissen om op deze of gene plaats een vestiging te herstructureren of zelfs te sluiten. Een post-factumanalyse van nieuwe aanvragen zou ook interessant kunnen zijn.

**De voorzitter:** Het incident is gesloten.

■

**Vraag om uitleg van de heer Bart Van Malderen tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over de aansturing en opvolging van het Agentschap Ondernemen - 313 (2010-2011)**

**De voorzitter:** De heer Van Malderen heeft het woord.

**De heer Bart Van Malderen:** Voorzitter, collega's, het Agentschap Ondernemen (AO) komt voort uit het samensmelten van het toenmalige Agentschap Economie en het Vlaams Agentschap Ondernemen (VLAO). Die fusie is er gekomen nadat er toch wel wat kritiek was, ook in deze commissie, op het functioneren van het toenmalige VLAO.

De doelstelling van het agentschap is zeer duidelijk. Het agentschap moet de ambitie hebben om het aanspreekpunt te zijn van de Vlaamse overheid voor alle ondernemers. In deze tijden van, intussen wegdeemsterende, crisis vervult het agentschap een zeer belangrijke rol.

Minister-president, zoals ieder agentschap van dat type, zou het agentschap ook moeten werken met een beheersovereenkomst met de Vlaamse Regering en zou er ook een raadgevend comité zijn. Op 26 februari 2010 stelde de Vlaamse Regering het aantal leden van het raadgevend comité vast op elf en gelastte u de vergoeding voor de leden en de regels voor de werking van het comité vast te leggen. Dit week af van het besluit van de Vlaamse Regering van 1 februari 2008, waarbij het toenmalige raadgevend comité van het VLAO paritair werd samengesteld uit twaalf leden.

Minister-president, ik vond dat opmerkelijk genoeg om u een paar vragen te stellen. Welke redenen had de Vlaamse Regering om voor het nieuwe Agentschap Ondernemen te opteren voor een niet-paritaire samenstelling van elf leden voor het nieuwe raadgevend comité? Wat is de precieze samenstelling?

Ik kan fout zijn en dan hoor ik het graag, maar uit mijn informatie blijkt dat dit comité nog niet is samengebracht sinds 26 februari 2010. Waarom is dit niet gebeurd? Wat is de timing om het comité te activeren?

Hebt u intussen, zoals opgedragen door de Vlaamse Regering, de regels voor de werking, samenstelling en/of vergoeding voor de leden en de voorzitter van het raadgevend comité al opgesteld? Hoe verhouden die zich tot de algemeen geldende principes voor raadgevende comités?

De beheersovereenkomst is een cruciaal document ten aanzien van het agentschap en de Vlaamse overheid. Na meer dan 20 maanden is er nog altijd geen beheersovereenkomst. Wat is hiervoor de reden en wat is de timing voor de opmaak ervan? Zal het raadgevend comité een centrale rol spelen bij de opmaak en de uitrol van de beheersovereenkomst? Zal deze beheersovereenkomst ook overgemaakt worden aan het parlement? Het tegendeel antwoorden, zou me bijzonder raar lijken, maar ik stel mijn vraag toch.

**De voorzitter:** Minister-president Peeters heeft het woord.

**Minister-president Kris Peeters:** Voorzitter, collega's, er zijn heel wat vragen.

Op de eerste vraag moet ik onderstrepen dat er een duidelijk onderscheid is tussen het vroegere VLAO en het huidige Agentschap Ondernemen, zowel naar statuut als naar opdrachten. Voor VLAO, een intern verzelfstandigd agentschap (IVA) met rechtspersoonlijkheid, was bepaald dat de sociale partners deel zouden uitmaken van het raadgevend comité, maar dat de Vlaamse Regering ook aanvullend experts zou kunnen aanduiden. Het raadgevend comité bij VLAO is echter nooit geoperationaliseerd.

Op basis van het decreet van 18 december 2008 werden alle middelen en activiteiten van het VLAO overgedragen naar het Agentschap Economie, een IVA zonder rechtspersoonlijkheid. Voor de IVA's zonder rechtspersoonlijkheid heeft de Vlaamse Regering zelf de bevoegdheid

om de oprichtingsbesluiten op te maken en aan te passen. Dit impliceert dat de Vlaamse Regering ook kan beslissen of er al dan niet een raadgevend comité wordt opgericht bij een agentschap. De Vlaamse Regering was van mening dat betrokkenheid van de stakeholders via een raadgevend comité belangrijk was en heeft bijgevolg ook voorzien in de oprichting van een raadgevend comité bij het Agentschap Ondernemen, evenwel met een gewijzigde samenstelling ten opzichte van het oorspronkelijke VLAO dat uit sociale partners, aangevuld met experts, was samengesteld en dat dus nooit bij elkaar is gekomen.

Bij het uittekenen van de krijtlijnen voor het nieuwe Agentschap Ondernemen was immers meteen duidelijk dat bij de werking van deze gefusioneerde agentschappen een veel ruimere groep van stakeholders naast de sociale partners, diende betrokken te worden dan bij de werking van het VLAO. Hierbij werd gedacht aan de lokale besturen en de provinciebesturen die bijvoorbeeld via het Agentschap Ondernemen steun kunnen aanvragen voor EFRO-projecten (Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling), de aanleg van bedrijventerreinen, de uitbouw van een ondernemingsvriendelijk beleid enzovoort. Ook de ontwikkelingen in het kader van de Europese Dienstenrichtlijn brachten een nauwe samenwerking met de erkende ondernemingsloketten met zich mee.

Daarom heeft de Vlaamse Regering bij de aanpassing van het oprichtingsbesluit van het Agentschap Ondernemen op een transparante wijze bepaald dat eveneens de ondernemingsloketten, de provinciebesturen en de lokale besturen worden vertegenwoordigd in het raadgevend comité. Het is een besluit van de Vlaamse Regering van 30 januari 2009. Het aantal leden en de omvang van elke vertegenwoordiging werd in dit besluit nog niet nader geregeld.

U hebt zelf verwezen naar het besluit van 26 februari 2010 waarin de Vlaamse Regering een beslissing heeft genomen over de samenstelling: vijf effectieve en plaatsvervangende vertegenwoordigers van de Vlaamse werkgeversorganisaties, drie effectieve en plaatsvervangende vertegenwoordigers van de Vlaamse werknemersorganisaties, één effectief en plaatsvervangend lid van de koepelorganisatie van de erkende ondernemingsloketten, één van de Vlaamse lokale besturen en één van de Vlaamse provinciebesturen.

U vraagt waarom het comité nog niet is samengebracht sinds 26 februari 2010. Ik heb in het voorjaar, onmiddellijk na de beslissing van de Vlaamse Regering, de verschillende organisaties uitgenodigd om hun kandidaat-leden voor het raadgevend comité voor te dragen. Voortgaand op de voorstellen van de vertegenwoordigde organisaties, heeft de Vlaamse Regering op 7 september 2010 de leden van het raadgevend comité aangeduid. De activering van het raadgevend comité wordt afgestemd op de goedkeuringsprocedure van de beheersovereenkomst. Bijgevolg zitten we vandaag, in alle bescheidenheid, vrij goed, om niet te zeggen perfect, op schema.

Een ontwerp van huishoudelijk reglement zal worden besproken op de startvergadering van het raadgevend comité. Wat de vergoeding van de leden van het raadgevend comité betreft, zullen uiteraard de regels en de richtlijnen worden toegepast die van kracht zijn binnen de Vlaamse overheid. In principe zal zelfs niet in een vergoeding worden voorzien. Dat kunt u dus al laten weten aan diegene die hierin geïnteresseerd is.

Onder meer omwille van de overdracht van het VLAO naar het Agentschap Economie is er tijdens de vorige legislatuur geen beheersovereenkomst meer tot stand gekomen. Het Agentschap Ondernemen was bij de aanvang van de nieuwe legislatuur dus nog niet onderworpen aan een bestaande beheersovereenkomst. Gelet op de aangepaste missie en visie van het Agentschap Ondernemen, dienden we bij de onderhandelingen ter voorbereiding van de beheersovereenkomst voor 2011-2015 vanaf nul te vertrekken. Nochtans kunnen heel wat andere agentschappen al spreken van enige traditie op het vlak van beheersovereenkomsten.

De ontwerpbeheersovereenkomst zit qua behandeling op schema. Zij ligt nu voor bij de minister van Begroting om het begrotingsakkoord te verkrijgen, de laatste stap vóór de agendering bij de Vlaamse Regering.

Het kaderdecreet Beter Bestuurlijk Beleid stelt dat er onderhandeld moest worden tussen de de functionele minister van de Vlaamse Regering en het betreffende agentschap. Het kaderdecreet heeft aan deze onderhandelingen geen verplichtingen gekoppeld met betrekking tot de raadgevende comités. Mocht u dat nog even willen nalezen, dan moet u de memorie van toelichting lezen bij hoofdstuk 3, artikel 8, van het kaderdecreet Beter Bestuurlijk Beleid. De beheersovereenkomst bepaalt wel dat alle verdere stappen zullen worden genomen om het raadgevend comité te activeren. De rol van het raadgevend comité werd duidelijk in het oprichtingsbesluit (artikel 12/1) van het Agentschap Ondernemen vastgelegd.

Alle beheersovereenkomsten worden na de principiële goedkeuring door de Vlaamse Regering aan het Vlaams Parlement meegedeeld, om op uw retorische vraag te antwoorden. Het Vlaams Parlement kan vervolgens de beheersovereenkomsten gedurende een periode van 90 dagen aftoetsen aan het regeerakkoord en de beleidsnota's. Nadien kunnen de Vlaamse Regering en de leidend ambtenaar de beheersovereenkomst definitief ondertekenen. Er is bij mij geen enkele intentie om van deze procedure af te wijken.

**De voorzitter:** De heer Van Malderen heeft het woord.

**De heer Bart Van Malderen:** Minister-president, met dat laatste engagement ben ik uiteraard zeer tevreden.

Het ontbreken van een beheersovereenkomst en het niet-functioneren van het raadgevend comité: dat waren de grote kritiepunten die wij in deze commissie hebben geuit, naar schatting 2 of 3 jaar geleden. Dat heeft een beetje mee bijgedragen tot de uiteindelijke fusie van de twee agentschappen. Het is op zich wel opmerkelijk dat men 2 jaar later nog altijd niet over een beheersovereenkomst beschikt, terwijl er wel vrij veel middelen in omgaan. Ik heb begrip voor het feit dat men met een propere lei is begonnen omdat er geen traditie is, maar de vaststelling is toch opmerkelijk dat er grote budgetten in omgaan. Ik twijfel niet over het nut en de manier waarop ze besteed worden, maar vormelijk is dat een hiaat. Dit moet opgelost worden. We moeten daar zo snel mogelijk werk van maken.

U antwoordt dat dit ondertussen bij de minister van Begroting ligt. Hoelang ligt het er al, en is er enig zicht op wanneer dit zou kunnen worden vrijgegeven?

**Minister-president Kris Peeters:** U bent niet het enige commissie- en parlamentslid dat de minister opjaagt. Dat gebeurt ook in andere commissies. Ik had vroeger bij UNIZO de bijnaam 'afjager'. Nu word ik zelf 'afgejaagd'. U ziet dat het in het leven allemaal kan veranderen.

Mijnheer Van Malderen, wij hebben er hard aan gewerkt om de beheersovereenkomst te laten ingaan op 1 januari 2011. Het ligt bij de minister van Begroting. De volgende weken zullen alle beheersovereenkomsten terugkomen en in werking treden, zoals voorzien. Dat is, positief uitgedrukt, dankzij uw kleine bijdrage: een bijdrage kan groot zijn in zijn gevolgen.

We hebben een beheersovereenkomst. Ze is zeer zorgvuldig opgemaakt. De minister van Begroting moet dat natuurlijk bekijken. Ik ga ervan uit dat er zich in 2011, net als bij andere agentschappen, een nieuw tijdperk aandient: een tijdperk met beheersovereenkomst.

**De voorzitter:** Het incident is gesloten.

■